BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleje 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok III Nr.3(14) Marzec r.1947

Obroty towarowe w portach Gdańska i Gdyni w lutym 1947r.-(BIM)
Łączne obroty towarowe w portach Gdańska i Gdyni w miesiącu sprawozdawczym wyniosły 141.747,1 t, tj. prawie o 74% mniej niż w miesiącu poprzednim i 66% mniej w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku.

Ten znaczny spadek obrotów wynikł wskutek zatamowania ruchu w portach z powodu silnych fal mrozów. Baseny portowe, reda i zatoka pokryte były w ciągu mies.sprawozdawczego grubą warstwą lodu. Przy pomocy holowników własnych łamano lód wewnątrz portów, lecz to nie było wystarczające. Dnia 19 lutego przybył szwedzki lodołamacz "Atlee" najprzód do portu gdyńskiego, gdzie oswobodził z lodu zatokę, wyprowadził z portów szereg statków i wprowadził do portu statek amerykański "John Whithier" oraz szwedzki "Marianna Bratt". Dnia 2o lutego łamał lód w porcie gdańskim, skąd wyprowadził uwięzione tam trzy statki szwedzkie i jeden amerykański. Następnie "Atlee" powrócił do Szwecji. W porcie gdańskim od 2o.0. do końca okresu sprawozdawczego nie wyszedł ani nie wszedł żaden statek.

Obroty towarowe w lutym wyniosły:

	Gdynia	Gdańsk	Razem
Przywóz	23.281,1	7.918,6	31.199,7
Wywóz	70.971,1	39.576,3	110.547,4
Razem:	94.252,2	47.494,9	141.747,1

Stosunek udziału każdego portu w obrotach przesunął się na korzyść Gdyni, gdzie przeładowano w mies.sprawozd. 67% łącznych ładunków, podczas gdy udział tego portu w mies.popr. wynosił 46%.

Przywóz

	Towary UNRRA w tonach	Towary inne w tonach	Razem ton
I.Wytw.roślinne	2.379,5	148,1	2.527,6
II.Wytw.zwierzęce	29,9	901,0	930,9
III.Wytw.mineralne	858,1	11.717,7	12.575,8
IV.Woski, tłuszcze	13,3	43,8	57,1
V.Przetw.spoż. i tyton.	6.423,7	496,3	6.920,0
VI.Przetw.chemiczne	84,6	2.192,2	2.276,8
VII.Skóry i futra	328,2	182,0	510,2
VIII.Surowce włókien.	43,7	1.336,4	1.380,1
IX.Guma i kauczuk	196,1	10,9	207,0
X.Drewno i przetwory	-	8,4	8,4
XI.Papier	-	1,021,6	1.021,6
XII.Wyroby kamienne	-	0,1	0,1
XIII.Metale i wyroby	177,2	54,3	231,5
XIV.Maszyny	1.007,7	48,6	1.056,3
XV.Środki transport.	878,8	398,9	1.277,7
XVI.Wagi i narzędzia	-	8,4	8,4
XVII-XX.Różne	28,7	181,5	210,2
Razem:	12.449,5	18.750,2	31.199,7
Poprzedni miesiąc	13.817,7	97.132,4	110.950,1
W lutym 1946r.	130.881,8	41.912,2	172.794,0

Druk. Polska pod Zarz. Państw. Nr 1, Bydgoszcz — 2023

Udział towarów UNRRA podniósł się w miesiącu sprawozdawczym z 12% prawie na 40% ogólnego przywozu, co nastąpiło wskutek nikłego przywozu innych towarów. Transporty unrowskie zresztą wykazują wobec poprzedniego miesiąca tylko nie wielką zniżkę, bo o 9,9%, podczas gdy import innych towarów cofnął się o 80,7%. Ładunki UNRRA, poza 440,3 t artykułów spożywczych w postaci konserw z Norwegii, przybyły wyłącznie ze Stanów Zjednoczonych. Największą ilość reprezentują artykuły spożywcze, poza tym wymienić należy oleje smarowe, rudę, lekarstwa, quebracho i kleje, opony i dętki, maszyny rolnicze, traktory, samochody. W ładunkach przywiezionych poza ramami transportów UNRRA, na pierwszym miejscu, jak zawsze, stała ruda z Norwegii i Szwecji, w łącznej sumie 11.678 t. Przyszły większo transporty ryb świeżych (173,8 t) i masła (197,2 t) z Danii, następnie ze Szwecji śledzie (394,7 t), mąka (118,1 t), duży transport gliceryny (41,5 t), kauczuk, celuloza. Poza tym ze Stanów Zjednoczonych przyszła formalina (50,4), margaryna (16,0 t), łóżka żelazne, maszyny do szycia. Na koniec wymienić należy transporty bawełny z Belgii (556,5 t) i Stanów Zjednoczonych (510,3 t).

W związku z przywozem bawełny i z oczekiwanymi w najbliższym czasie transportami jej w ilości 14.500 bel, oraz 27,700 bel lnu, juty i wełny, Główny Urząd Morski oddał do eksploatacji Banku Gospodarstwa Krajowego magazyn VI w strefie wolnocłowej w Gdyni oraz zgodził się na oddanie w przyszłości magazynów VII i IX dla celów składowania tych i innych pokrewnych towarów.

Poza wymienionymi towarami przybyło jeszcze:

	w mies.sprawozd.	w mies.poprzedn.
koni	2.982 sztuk	10.240 sztuk
bydła	40 "	-
zwierząt futerkowych	8 "	-

W y w ó z

	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton
I.Wytw.roślinne	302,5	-	302,5
II.Wytw.zwierzęce	188,0	-	188,0
III.Wytw.mineralne	66.654,2	39.576,3	106.230,5
V.Przetw.spożywcze	93,0	-	93,0
VI.Przetw.chemiczne	193,1	-	193,1
VII.Skóry i futra	47,0	-	47,0
VIII.Surowce włókien.	305,8	-	305,8
X.Drewno i wyroby	446,0	-	446,0
XI.Papier	320,0	-	320,0
XII.Wyroby kamienne	229,6	-	229,6
XIII.Metale i wyroby	2.032,7	-	2.032,7
XIV.Maszyny	28,2	-	28,2
XV.Środki transport.	0,2	-	0,2
XVI.Wagi i narzędzia	0,3	-	0,3
XVII-XX.Różne	130,5	-	130,5
Razem:	70.971,1	39.576,3	110.547,4
Poprzedni miesiąc	215.690,7	214.372,7	430.063,4
W lutym 1946r.	108.124,3	132.704,0	240.828,3

Wywóz w porównaniu z miesiącem poprzednim spadł o 74%. Odbiło się to dotkliwiej na porcie gdyńskim, skąd wyszło o 85% towarów mniej niż w miesiącu poprzednim, podczas gdy w Gdańsku spadek wynosi tylko 35%. Pochodzi to stąd, że wywóz w Gdańsku, jak zresztą i w poprzednich miesiącach, ograniczał się niemal wyłącznie do towarów masowych, których spadek w wysokości 73% wobec miesiąca po=

przedniego był mniej znaczny niż spadek drobnicy o 85%.

W y w ó z wg krajów przeznaczenia
w lutym 1947r.

K r a j	Z obu portów ton	W poprz.miesiącu ton
Szwecja	55.792,6	161.765,3
Finlandia	19.067,4	41.337,7
Z.S.R.R.	12.829,4	54,136,0
Dania	7.756,3	67.426,5
Holandia	5.866,5	22.306,0
Islandia	4.433,1	-
Norwegia	2.431,4	40.748,0
Belgia	1.355,0	2.702,9
Anglia	886,2	1.166,9
Bunkier dla statków własnych	90,0	3.472,5
Stany Zjednoczone	39,5	2.046,5
Francja	-	11.643,8
Brazylia	-	9.393,3
Meksyk	-	8,636,0
Wenezuela	-	3.281,0

Jak widać z powyższej tabeli, wywóz w miesiącu sprawozdawczym objął tylko 10 krajów, podczas gdy w poprzednim miesiącu kierował się on do 14 krajów przeznaczenia. Jedynie wywozu do Islandii nie było w miesiącu porównawczym. Zmienił się też udział poszczególnych krajów w wywozie, gdyż w miesiącu poprzednim po Szwecji, stojącej nadal na pierwszym miejscu, na drugim miejscu znajdowała się Dania, w miesiącu sprawozdawczym natomiast wysuwa się Finlandia, następnie Z.S.R.R. zachowuje swe trzecie miejsce, Dania znalazła się na czwartym miejscu, następnie Holandia i Islandia, wyprzedzając Norwegię, która w miesiącu poprzednim zajmowała piąte miejsce.

Udział towarów masowych, które w miesiącu poprzednim spadły na 92,5% powrócił znów do wysokości z ubiegłego roku: 94%.

Eksport cementu, który w poprzednim miesiącu w ilości 37.546,2 ton obejmował 4 kraje przeznaczenia: Z.S.R.R., Brazylię, Meksyk i Wenezuelę, w miesiącu sprawozdawczym skierował się do Szwecji - 15,0t
do Z.S.R.R. - 2.500,0t

Razem: 2.515,0t

T r a n z y t przez porty Gdynia i Gdańsk w lutym 1947r.

W przywozie:

śledzie	333,2
szpat	10,0
marmury, granit	17,6
ruda	4.610,0
gliceryna	41,5
przetw.spoż.	274,0
konserwy mięsne	20,2
wyroby cukiernicze	7,7
przetw.chemiczne	5,0
siarka	12,2
skóry	27,6
szmaty	66,6

w wywozie:

cement	15,0
deszczułki	15,0
papa	45,0

w przywozie:		w wywozie:	
papier i wyroby	29,1	papier	14,o
metale i wyroby	16,o	metale	26,7
		żelazo	141,9
odlewy kuchenne	1,2		
maszyny i aparaty	1o,8		
wagony	2o,2		
różne	1o2,4	różne	12,9
Razem:	5.6o5,1		27o,5

Ogółem więc przeszło tranzytem przez porty 5.875,6 t wobec 24.955,8 t w poprzednim miesiącu.

W związku z umową zawartą między Polską a Czechosłowacją Generalny Inspektorat Portów i Żeglugi w Ministerstwie Żeglugi i Handlu Zagranicznego zniósł ograniczenia, ustalając ilość tranzytu rudy dla Czechosłowacji na 3o.ooo t miesięcznie. Wobec tego obecnie górna granica tych transportów tranzytowych będzie zależała od możliwości przeładunkowych portu i możliwości P.K.P.

Wywóz węgla i koksu w lutym 1947r. przez porty Gdańsk i Gdynia wg krajów przeznaczenia.-(BIM)

Kraj przeznaczenia	Luty 1947r. ton	Poprzedni miesiąc ton
Szwecja	46.o37,o	147.624,o
Finlandia	17.o18,2	37.3o8,9
Z.S.R.R.	9.233,7	33.882,9
Dania	6.951,o	59.997,8
Holandia	5.866,5	22.3o6,o
Islandia	4.433,1	-
Norwegia	2.o15,1	35.793,3
Belgia	1.355,o	2.366,o
Francja	-	11.218,3
Razem:	92.9o9,6	35o.494,2
W lutym 1946r.	2o8.983,4	-

Załadunek bunkru wg bander przez porty Gdynia i Gdańsk w lutym 1947r.-(BIM)

Bandera	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton
szwedzka	3.o59,o	969,o	4.o28,o
fińska	1.539,o	51o,2	2.o49,2
sowiecka	687,o	4o8,7	1.o95,7
duńska	385,o	419,1	8o4,1
angielska	322,o	-	322,o
norweska	233,3	183,o	416,3
polska	-	9o,o	9o,o
Razem:	6.225,3	2.58o,o	8.8o5,3
Poprzedni miesiąc	18.269,7	12.971,9	31.241,6
W lutym 1946r.	8.118,5	8.832,o	16.85o,5

Celem przywrócenia portom naszym dużego znaczenia, jakie posiadały przed wojną jako stacje bunkrowe i ze względu na to, że porty te mają wszelkie warunki, by odegrać rolę bazy bunkrowej dla basenu bałtyckiego, administracja portowa przystąpiła do przygotowania odpowiedniego miejsca dla bunkrowania statków. Najlepiej na-

daje się to w porcie gdańskim Basen Westerplatte, ze względu na swe położenie blisko wejścia do portu oraz na konstrukcję swych nabrzeży. Główny Urząd Morski, który już niejednokrotnie występował z tym projektem, obecnie ponowił swe starania w Ministerstwie Żeglugi i Handlu Zagranicznego, celem pozyskania basenu tego dla swej eksploatacji handlowej.

Urządzenia przeładunkowe portów Gdańska i Gdyni.-(BIM) Sprawa niedostatecznej ilości urządzeń przeładunkowych w portach, która w ostatnich miesiącach ub.r. wskutek znacznego spadku przeładunku i w pierwszych miesiącach b.r. wskutek mrozów straciła na ostrości, wobec dużego programu przeładunku na r.1947 weszła znowu na porządek dzienny. Poza stałym przeprowadzaniem remontu starych dźwigów, zrewidowano plan rozmieszczenia ich w porcie gdańskim na poszczególnych nabrzeżach, celem przygotowania miejsca na nowe dźwigi. W lutym przybył transport 1o dźwigów 3 1/2 tonowych, pochodzących z demobilu amerykańskiego. Po przybyciu dalszych 62 skrzyń z częściami dźwigowymi, które znajdują się jeszcze w Cherbourgu, będą przeprowadzone prace montażowe.

Zjednoczenie Przemysłu Maszynowego, gdzie G.U.M. zamówił 45 nowych urządzeń przeładunkowych, która dostawa rozpocznie się z końcem b.r., nadesłało do zaopiniowania i akceptacji komplet planów wykonawczych dźwigów 3-tonowych dla nabrzeża Stanów Zjednoczonych w Gdyni.

Powiększenie taboru pływającego w portach polskich.-(BIM) Dnia 25 lutego b.r.odbyła się konferencja przedstawicieli Polmex'u i Holandii w sprawie dokonania zamówienia i sprecyzowania wymagań technicznych, dotyczących zakupu jednostek taboru pływającego dla portów polskich, z pożyczki holenderskiej.

W stoczni Spillersboda odebrano z tytułu rewindykacji kuter pilotowy dla portów polskich, który po odmarznięciu Bałtyku zostanie przywieziony do Gdyni.

Ruch okrętowy w portach Gdyni i Gdańska w styczniu i lutym 1947r. (BIM) W styczniu przeszło przez porty 578 statków o pojemności 554.152 NRT; z tych na wejściu 281 jednostek o pojemności 272.798 NRT, na wyjściu zaś 297.statków o pojemności 281.354 NRT.

Przez port gdyński przeszły nast. statki w styczniu 1947r. wg bander

Bandera	Na wejściu				Na wyjściu			
	załadowane		próżne		załadowane		próżne	
	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT	ilość	NRT
szwedzka	39	29.561	27	16.73o	68	48.783	6	3.44o
amerykańska	4	17.606	1	4.362	2	8.293	2	9.112
angielska	6	6.546	5	7.328	3	2.792	3	3.227
duńska	11	11.971	15	14.275	18	14.599	9	11.6o8
polska	8	1o.o14	6	2.884	8	11.525	5	1.o37
fińska	5	4.237	16	14.188	14	1o.966	3	2.848
sowiecka	1	1.532	9	7.4o5	16	16.296	-	-
norweska	2	1.235	4	2.96o	7	5.53o	-	-
holenderska	1	113	-	-	1	113	-	-
Razem:	77	82.815	83	7o.132	137	118.897	28	31.272

Przez port gdański przeszły nast. statki w styczniu 1947r.
wg bander

Bandera	Na wejściu załadowane ilość	Na wejściu załadowane NRT	Na wejściu próżne ilość	Na wejściu próżne NRT	Na wyjściu załadowane ilość	Na wyjściu załadowane NRT	Na wyjściu próżne ilość	Na wyjściu próżne NRT
angielska	3	2o.944	-	-	-	-	3	2o.944
amerykańsk.	4	18.o38	1	4.38o	2	8.769	3	13.649
szwedzka	33	15.599	31	12.177	67	3o.o74	1	292
sowiecka	5	7.o24	3	2.938	5	5.522	1	1.297
norweska	4	3.9o5	7	5.192	14	13.662	-	-
duńska	4	3.743	18	15.255	25	22.733	1	485
polska	2	1.373	1	6o2	4	3.265	-	-
kanadyjska	1	4.3o2	-	-	-	-	1	4.3o2
fińska	1	219	2	2.895	3	3.534	-	-
francuska	-	-	1	1.262	2	2.657	-	-
Razem:	57	75.147	64	44.7o4	122	9o.216	1o	4o.969

W lutym 1947r. ruch statków w obu portach przedstawiał się następująco:

Przez port gdyński przeszły nast. statki w lutym 1947r.
wg bander

Bandera	Na wejściu załadowane ilość	Na wejściu załadowane NRT	Na wejściu próżne ilość	Na wejściu próżne NRT	Na wyjściu załadowane ilość	Na wyjściu załadowane NRT	Na wyjściu próżne ilość	Na wyjściu próżne NRT
szwedzka	18	15.345	4	1.488	25	22.216	2	698
fińska	3	2.313	5	4.976	1o	1o.18o	1	554
amerykań.	6	27.515	-	-	5	13.852	4	18.226
angielska	2	9.135	1	8.196	2	2.33o	3	17.356
norweska	2	1.323	-	-	1	865	-	-
duńska	-	-	-	-	3	2.88[illegible]	-	-
sowiecka	1	116	3	2.4o9	6	4.07[illegible]	-	-
polska	1	1.811	1	771	-	-	-	-
Razem:	33	57.558	14	17.84o	5o	56.397	1o	36.834
Poprz.mies.	77	82.815	83	7o.132	137	118.097	28	31.272
Luty 1946r.	11o	14o.373	97	87.972	187	175.294	38	68.1[illegible]6

Przez port gdański przeszły nast. statki w lutym 1947r.
wg bander

Bandera	Na wejściu załadowane ilość	Na wejściu załadowane NRT	Na wejściu próżne ilość	Na wejściu próżne NRT	Na wyjściu załadowane ilość	Na wyjściu załadowane NRT	Na wyjściu próżne ilość	Na wyjściu próżne NRT
szwedzka	2	1.4o4	6	3.o89	12	7.744	1	-
fińska	-	-	1	554	3	2.288	-	-
amerykań.	4	21.o54	-	-	1	4.374	3	16.68o
norweska	-	-	-	-	1	897	-	-
duńska	-	-	-	-	2	2.196	-	-
sowiecka	-	-	2	1.326	3	2.228	1	1.653
polska	-	-	-	-	1	6o2	-	
Razem:	6	22.458	9	4.969	23	2o.329	5	18.333
Poprz.mies.	57	75.147	64	44.7o4	122	9o.216	1o	4o.969
Luty 1946r.	42	123.78o	56	46.73o	7o	56.148	27	96.792

	Gdynia Ilość	Gdynia NRT	Gdańsk Ilość	Gdańsk NRT	Razem Ilość	Razem NRT
			Na wejściu			
W lutym 1947r.	47	75.398	15	27.427	62	1o2.825
W mies.poprz.	16o	152.947	121	119.851	281	272.798
W lutym 1946r.	128	169.724	98	17o.51o	226	34o.234
			Na wyjściu			
W lutym 1947r.	6o	93.231	28	38.662	88	131.893
W mies.poprz.	165	15o.169	132	131.185	297	281.354
W lutym 1946r.	13o	173.165	97	152.94o	227	326.1o5

Jak wynika z powyższej tabelki, różnica pomiędzy misiącem sprawozdawczym a miesiącem poprzednim w tonażu statków, które przeszły przez porty, jest o wiele mniejsza niż różnica w ilości statków (ilość na wejściu mniejsza o 79% - tonaż o 62%, na wyjściu ilość mniejsza o 70% - tonaż o 53%).

Łącznie w miesiącu sprawozdawczym przeszło przez porty Gdańsk i Gdynia 149 statków ogółem o pojemności 234.718 NRT, tj. o 74% mniej, jeżeli chodzi o ilość statków, ale tylko o 57,6% mniej, jeżeli chodzi o tonaż. Stosunek ten wynikł z przedostania się dużych angielskich i amerykańskich statków, z których jeden wprowadzony został przez lodołamacz do Gdyni. Na wejściu było w miesiącu sprawozdawczym 62 statki o pojemności 1o2.825 NRT, na wyjściu 88 statków o pojemności 131.893 NRT. Ze statków tych tylko 28% przeszło przez port gdański, reszta przez Gdynię.

Działalność Zjednoczenia Stoczni Polskich w styczniu 1947r.- (BIM) Mimo silnych mrozów w miesiącu sprawozdawczym zaznaczyło się duże nasilenie pracy na stoczniach. Stan zatrudnienia z końcem stycznia 1947r. zwiększył się o 282 osoby w stosunku do grudnia ub. r., mianowicie łącznie zatrudniano 7.82o osób.

Największy wzrost zatrudnienia wykazały Stocznia Nr.1 i Nr.3.

W styczniu 1947r.przepracowano na stoczniach 1.279.o22 roboczogodzin, czyli o 36.379 więcej niż w poprzednim miesiącu. Stosunek roboczogodzin inwestycyjnych do produkcyjnych wyraża się cyfrą około 1 : 3,2, co wskazuje na zmniejszenie inwestycyj. W miesiącu sprawozdawczym przepracowano ogółem 74.267 maszynogodzin.

Produkcję stoczni w styczniu 1947r. można ująć w następujące cyfry:

remont statków	-	-	przepracowano	225.722	rob.godz.
budowa kutrów drewn.	t.wyporn.	5,5	"	2o.634	" "
budowa promu	t.konstr.	38	"	6.o68	" "
remont kotłów	sztuk	25	"	7o.ooo	" "
budowa konstr.stal.	-	-	"	68.ooo	" "
odlewy żeliwne	ton	159	"	112.ooo	" "
remonty i różna obr. mechan.	-	-	"	318.934	" "

Zamówiono dla poszczególnych stoczni materiałów na zł.38.1o8.923 i dostarczono materiałów na zł. 9.o56.684. Różnorodność zamówień wskazuje na konieczność szerokiej współpracy przemysłu polskiego ze stoczniami.

Z ostatnich prac stoczni należy wymienić następujące: Remont m/s "Morska Wola" na Stoczni Nr.1 został ukończony, statek stoi u nabrzeża w okowach lodu. Stocznie gdyńskie rozpoczęły remont "Dar Pomorza". M/S "Sobieski", przybył do Stoczni Nr.3 w listopadzie ub.r., celem dokonania przebudowy wnętrza. W lutym br.prace ukończone w 80%.

Stocznia Nr.3 rozpoczęła budowę nowego kutra kompozycyjnego (typ na razie nazwany "KP 4") o wyporności 42 ton, wg planów opracowanych przez Biuro Konstrukcyjne Stoczni.

Nowa światowa organizacja żeglugowa.-(BIM) W pierwszych dniach lutego br. obradowała w Nowym Jorku Komisja Transportu i Komunikacji Narodów Zjednoczonych przy udziale przedstawicieli 15 państw: Anglii, Stanów Zjednoczonych, Holandii, Francji, Polski, Norwegii, Z.S.R.R., Czechosłowacji, Jugosławii, Brazylii, Związku Płd.Afryki, Egiptu, Indyj, Chile i Chin.

Tematem obrad było utworzenie organizacji światowej o charakterze tylko doradczym (bez uprawnień wykonawczych), która miałaby za zadanie: 1. zapewniać współpracę międzynarodową w płaszczyźnie praktycznego stosowania ratyfikowanych konwencyj, 2. dążyć do usuwania wszelkich objawów dyskryminacji i zakazów o charakterze nacjonalistycznym, 3. zapewnić wymianę informacji z zakresu żeglugi między rządami.

Międzynarodowa konferencja żeglugowa.-(BIM) Dnia 11 lutego 1946r. rozpoczęła się w Londynie Międzynarodowa Konferencja Żeglugowa przy udziale przedstawicieli armatorów 12 państw: Belgii, Danii, Grecji, Holandii, Indyj, Kanady, Norwegii, Nowej Zelandii, Szwecji, Finlandii, Stanów Zjednoczonych i Anglii. Francja nie była reprezentowana.

Ostatnia sesja generalna konferencji odbyła się w r.1928. W r. 1936 powołany został do życia Międzynarodowy Komitet Współpracy Frachtowania dla praktycznego wprowadzenia planu minimalnych stawek frachtowych. Po opracowaniu zasadniczych punktów stworzono Komitet Administracyjny, złożony z przedstawicieli państw specjalnie zainteresowanych w dalszym przeprowadzaniu planu.

Konferencja nie zajmowała się nigdy sprawami linij żeglugowych, jak np. stawkami frachtowymi. Jedynie linie pasażerskie podlegały pewnej kontroli ze strony Konferencji, dla zapewnienia regularności ruchu.

Na ostatniej sesji Międzynarodowej Konferencji Żeglugowej powzięto następujące rezolucje:

konferencja ma pozostać nadal organizacją skupiającą jedynie przedstawicieli armatorów prywatnych;

prowadzona będzie ścisła współpraca z Radą Socjalno-Ekonomiczną przy O.N.Z. oraz dalsza kontynuacja współpracy z Międzynarodową Izbą Handlową;

rekonstytuowano Międzynarodowy Komitet Morski;

uznano za życiową konieczność utrzymanie Kanału Suezkiego jako drogi międzynarodowej, której wolne i pełne użytkowanie nie może być wzbronione żadnej banderze;

uzgodniono możliwie częste zwoływanie sesji Konferencji, przy czym następna planowana jest na wiosnę 1948r.

Sytuacja w żegludze pasażerskiej na Atlantyku.-(BIM) Dziennik amerykański "Journal of Commerce" stwierdza, że w chwili obecnej tylko 11 statków pełni regularną służbę na Atlantyku.(W roku 1937 obsługiwało tę linię około 7o statków pasażerskich). Z tych 11 statków transatlantyckich tylko 7 posiada urządzenia pasażerskie odpowiadające skali przedwojennej, są to: "Queen Elisabeth", "America", "Gripsholm", "Drotlingholm", "Westerdam", "Noordam" i "Stavangerfjord", które łącznie mogą przewieźć około 75.ooo pasażerów w każdym kierunku do końca b.r. Przed wojną cyfra pasażerów przewożona rocznie w każdym kierunku sięgała 375.ooo.

Do obsługi omawianej trasy mają wejść w ciągu wiosny i lata br. następujące statki:"Veendam" (linia Holland-America, luty 1947), "Queen Mary", "Mauretania", "Media" (nowy statek Cunard Line), "Nieuw Amsterdam", "De Grasse", "Ile de France","Washington", "Stockholm", "Empress of India", "Empress of Canada" oraz m/s "Batory". Przy uwzględnieniu tych statków ilość przewiezionych pasażerów może wynosić do 155.ooo w każdym kierunku.

Amerykańska polityka subwencyj.-(BIM) Nowojorski "Journal of Commerce" z 15.1.1947 podaje, że Komisja Morska Stanów Zjednoczonych postanowiła zwęzić dotychczasowy zakres subsydiów na budowę statków. Z ostatnich posunięć Komisji Morskiej wynika, że subsydia nie będą więcej przydzielane armatorom zainteresowanym wyłącznie w przewozie produktów wielkiego przemysłu, którzy pragną zamawiać nowe statki odpowiednie tylko dla przewozu specjalnych ładunków. Jeśli tendencja ta się utrzyma, w przyszłości subsydia będą przyznawane tylko przedsiębiorstwom żeglugowym zainteresowanym w budowie statków ogólnego typu, dla przewozu różnych ładunków.

Ta dosyć gwałtowna zmiana kursu jest ostro krytykowana. Zarzuca się Komisji Morskiej brak stałej linii działania i żąda się jednocześnie ustalenia ścisłego rozdziału między typem statku przemysłowego a typem ogólnego statku towarowego.

Zwalnianie tonażu z rekwizycji państwowej.- (BIM) Komisja Morska Stanów Zjednoczonych ogłosiła, że z 900 statków zarekwirowanych w czasie wojny przez rząd Stanów Zjednoczonych na potrzeby transportów wojskowych zwrócono już armatorom prywatnym 875 jednostek: 460 towarowców, 341 tankowców, 36 pasażerskich, 34 węglowce, 3 barki, 1 żaglowiec. W rekwizycji pozostaje jeszcze 20 statków pasażerskich i 5 towarowych.

Brytyjski Minister Transportu A.Barnes w odpowiedzi na interpelację w Izbie Gmin oświadczył, że do końca r.b. wszystkie statki pasażerskie będą zwrócone armatorom. Tempo zwalniania statków z rekwizycji, a następnie ich rekonwersji dla normalnej eksploatacji handlowej, uzależnione jest nie tylko od stopnia zatrudnienia tego tonażu przy transportach wojskowych, lecz także od zdolności stoczni do wykonywania prac rekonwersji. W tej chwili 25 statków pasażerskich znajduje się na stoczniach, przy czym prace są już posunięte daleko.

Z dniem 1 marca rb. upływa we Francji termin rekwizycji tonażu przez rząd. W dniu 7 lutego odbyła się u Ministra Transportu i Robót Publicznych konferencja przedstawicieli armatorów, którym Minister przedstawił plan upaństwowienia 4 subsydiowanych towarzystw żeglugowych. Projekt spotkał się ze stanowczą opozycją, wobec czego przyjęto kompromisowe rozwiązanie - opracowanie nowego planu, który ma zapewnić uprawnienia i wpływy udziałowcom prywatnym w tych towarzystwach, posiadającym jednak przeciętnie tylko ok. 20% udziału.

Sprzedaż statków amerykańskich.-(BIM) Z Waszyngtonu donoszą, że od uchwalenia przez Kongres ustawy o sprzedaży statków (luty 1946) do 1 stycznia 1947r.-Komisja Morska sprzedała 818 statków, w tym armatorom amerykańskim tylko 296, 229 statków zakupiły rządy innych państw, a 293 zagraniczni armatorzy prywatni. Najwięcej statków zakupiły Chiny: 159 jednostek rząd i 19 towarzystwa prywatne. Termin zakończenia sprzedaży wygasa z końcem r.1947. Z pośród 3.326 pozostających jeszcze do sprzedania, Komisja posiada oferty na 659 statków. Dotychczasowa sprzedaż przyniosła Stanom Zjednoczonym 732 miliony dolarów.

Armatorzy amerykańscy żądają zwrotu statków z akcji Lend-Lease.-(BIM) Armatorzy amerykańscy zwrócili się do Kongresu z petycją, aby zażądano natychmiastowego zwrotu 306 statków, które na podstawie Lend-Lease znajdują się od czasu wojny w czarterze Anglii. Również Z.S.R.R. nie uregulował dotychczas sprawy zwrotu statków, z których korzystał w ramach Lend-Lease. Amerykańska Federacja Żeglugowa zwraca uwagę, że statki te nie powinny być

używane bezpośrednio czy pośrednio dla konkurencji z banderą amerykańską, gdy równocześnie około 200 podań amerykańskich armatorów prywatnych o czarter zostało odrzuconych z braku odpowiednich jednostek.

Anglia kupuje statki amerykańskie.-(BIM)W dniu 9 lutego br.Minister Transportu ogłosił w Izbie Gmin, że uzyskano już zezwolenie Skarbu Państwa dla armatorów prywatnych na zakup od rządu Stanów Zjednoczonych 100 statków "Liberty", 40 "Victory" i 20 jednostek żeglugi małej, eksploatowanych obecnie pod banderą angielską w ramach "Lend-Lease". Pozostałe 129 statków "Liberty", będących w służbie angielskiej na mocy "Lend-Lease", będą zwracane Ameryce począwszy od czerwca 1947r. Jeśli Ameryka zaakceptuje ten plan, koszt zakupu tego tonażu wyniesie dla Anglii 90 mil.dolarów.

Motoryzacja floty skandynawskiej.-(BIM) Towarzystwo klasyfikacyjne "Det Norske Veritas" ogłosiło, że 2/3 tonażu skandynawskiego posiadają napęd motorowy.

Stan skandynawskiej floty handlowej na 1.I.1947r.

	Motorowce		Parowce		Razem	
	BRT	%	BRT	%	BRT	%
Norwegia	2.227.000	69	1.051.000	31	.288.000	100
Szwecja	1.108.000	66	577.000	34	.685.000	100
Dania	493.000	59	344.000	41	837.000	100
Razem:	3.828.000	66	1.982.000	34	5.810.000	100

Motoryzacja postępuje szybko. "Det Norske Veritas" oblicza, że w r.1950/51, kiedy będą wykonane wszystkie obecne zamówienia, Norwegia będzie posiadała 3.607.000 ton tonażu zmotoryzowanego (75%) i 1.266.000 ton o napędzie parowym, razem 4.873.000 BRT (w r.1939 - 4.834.000 BRT).

Rozwój fińskiej floty handlowej.-(BIM) Fińska flota handlowa w ciągu r.1946 zwiększyła się o 25.000 ton, który to fakt zawdzięcza się zwolnieniu tonażu z rekwizycji amerykańskiej i rewindykacjom z Niemiec.

W dniu 1.I.1947 fińska flota handlowa składała się z:

332	parowców	278.338 BRT
68	motorowców	23.665 "
135	motor.kabotaż.	13.681 "
13	żaglowców	12.794 "
	Razem:	328.576 BRT

Armatorzy fińscy prowadzą żywą akcję skupywania tonażu za granicą. Specjalny komitet z otrzymanych 150 ofert z Anglii, Szwecji, Norwegii i Ameryki przyjął 26, m.in. dwa tankowce po 10.000 ton. Nabyte statki rozdzielane są między armatorów.

Holenderska flota handlowa.-(BIM) Według oficjalnej statystyki holenderska flota handlowa wzrosła w ciągu ostatniego roku o 84 statki = 334.047 BRT.

W tym	55 statków towarowych	202.726	BRT
	19 " trampów	82.301	"
	9 tankowców	36.871	"
	1 statek pasażerski	12.149	"

W rezultacie ciągłej ekspansji flota holenderska liczy obecnie (stan na 17.I.1947r.) 830 statków = 2.050.043 BRT:

w tym	34 statków pasażerskich	330.319	BRT
	231 liniowce towarowe	920.196	"
	65 trampów	299.982	"
	81 tankowców	393.056	"
	419 statków kabotaż.	106.520	"

Z ruchu wyjętych jest na razie 68 statków = 149.774 BRT, znaj= dujących się obecnie w remoncie, oraz 16 statków zatrudnionych w przewozie transportów wojskowych z Indyj Holenderskich.

Rozwój floty holenederskiej postępuje nadal. Z końcem u.r. znajdowało się na stoczniach 280.000 BRT, z tego 87% = 243.000 BRT = 116 statków na stoczniach krajowych,

w tym	46.100 BRT	=	10 trampów,
	150.000 "	=	53 liniowców towarowych,
	8.000 "	=	1 tankowiec,
	21.000 "	=	1 pasażerski,
	18.000 "	=	51 kabotażowych.

Wobec ograniczeń surowcowych budowa tych statków potrwa kilka lat. Pozostałe statki zamówione są na stoczniach angielskich, ame= rykańskich i włoskich.

Państwowa kontrola frachtów w Danii.-(BIM) Mimo silnej opozy= cji ze strony armatorów, działalność powołanej do życia w czasie woj= ny instytucji kontroli frachtów ma być jeszcze prolongowana. Minis= ter Żeglugi i Handlu stwierdził, że w interesie gospodarki kraju le= ży zapewnienie tonażu przede wszystkim dla importu, gdyż armatorzy są obecnie bardziej zainteresowani w handlu zamorskim eksportowym, zaś straty w tonażu duńskim dochodzące do 40% jeszcze bardziej utrud= niają zdobycie tonażu dla celów importu.

Światowe budownictwo statków a zapotrzebowanie na tonaż.-(BIM) Przewodniczący Konferencji Budowy Statków Sir Amos Ayre w jednym ze swych ostatnich przemówień podał interesujące cyfry orientacyjne dotyczące stosunku możliwości produkcyjnych stoczni do światowego zapotrzebowania na tonaż. W chwili obecnej przeciętna wydajność stocz= ni może osiągnąć cyfrę ok. 9 mil. ton rocznie, podczas gdy zapotrze= bowanie dla utrzymania tonażu światowego na poziomie 80 mil.ton wy= nosi ok. 2,4 mil. ton rocznie. Zatem wydajność stoczni więcej niż trzykrotnie przewyższa zapotrzebowanie.

Cyfry te obliczane są na podstawie jednozmianowej pracy w stoczniach, które mogą prowadzić pracę na dwie, a nawet na trzy zmiany.

Nowy typ towarowca C 3.-(BIM) Komisja Morska Stanów Zjednoczo= nych opracowała nowy plan budowy udoskonalonych seryjnych statków typu C 3. Ten ulepszony model C 3 - S - DB3 przewiduje szybkość 19 węzłów, zamiast dotychczasowych 16 1/2 węzła, 6 luk w miejsce 5 oraz 2 luki międzypokładowe, co umożliwi zwiększenie sprawności za= ładunku statku. Te zmiany konstrukcyjne pozwolą na lepsze wyko= rzystanie statku, zwiększając m.in. dotychczasową nośność statków C 3 (10.400 t) o 1.900 ton.

Przyszłość portów angielskich.-(BIM) Ogłoszenie przez rząd angielski ustawy o upaństwowieniu transportu odbiło się głośnym echem w tamtejszych kołach żeglugowych. W związku z objęciem przez tę ustawę portów angielskich, Rada Naczelna Żeglugi Brytyjskiej opublikowała memorandum do rządu z obszernym dowodem niesłuszności takiego kroku wobec pozostawienia inicjatywie prywatnej żeglugi brytyjskiej, tak ściśle związanej z systemem portów. Główne porty angielskie: Londyn, Liverpool czy Glasgow są dziś eksploatowane jako publiczne trusty. Memorandum omawia najistotniejsze różnice między obecną administracją a administracją portów upaństwowionych, stwierdzając, że przy obecnym stanie rzeczy zarządy portowe w większości wybierane są przez armatorów, właścicieli doków, kupców i spedytorów, czyli przez czynniki najbardziej obeznane z potrzebami portu i wpływające na jego postępową politykę.

Ruch statków w Kopenhadze w r.1946.-(BIM) Cyfra statków na wejściu w r.1946 wynosiła 16.934, o pojemności 1.583.957 NRT.Pierwsze miejsce miała bandera krajowa: 12.384 statki = 2.47[illegible].74o NRT. Z pośród zagranicznych pierwsze miejsce zajmuje bandera Stanów Zjednoczonych - 596.179 NRT, dalej Szwecja - 354.172 NRT, Norwegia - 244.199 NRT, Anglia - 158.843 NRT, Finlandia - 118.23o NRT, Holandia - 72.145 NRT i Francja - 17.99o NRT.

Przeładunkowe porty niemieckie.-(BIM) Izba Handlowa w Bremie opublikowała dane dotyczące pracy tamtejszego portu. Ilość towarów przeładowanych w ciągu r.1946 wyraża się cyfrą ponad 3.000.000 ton, czyli ok. 42% cyfry przedwojennej (1938r.). Ruch pasażerski był nieznaczny. Dochody portu wzrosły z 4,5 mil.marek w r.1945 do 6,5 mil. marek.

Okupacyjne władze alianckie przekazały część funkcyj gospodarczych, związanych z przewozem, importerom niemieckim, którzy zorganizowali się w grupy branżowe. Jednocześnie przemysłowcy - eksporterzy z centrum, a szczególnie ze wschodniej części zaplecza niemieckiego czynili starania u władz alianckich, celem stworzenia w Bremie głównej bazy eksportowej.

Jako port tranzytowy w strefie amerykańskiej Brema dzieliła się ładunkami z Hamburgiem, mianowicie 80% ładunków z rejonu Dolnej Wezery szło przez Hamburg. "Allgemeine Zeitung" w Hamburgu daje zestawienie całkowitego przeładunku 4 portów niemieckich: Hamburga, Bremy, Emden i Lubeki, wynoszącego w ciągu ostatniego roku 9,7 mil.ton czyli 22% stanu przedwojennego. Podkreśla się w stosunku do sytuacji przedwojennej niewspółmierność udziału poszczególnych portów w przeładunkach handlu zamorskiego: o ile przed wojną Hamburg zajmował pierwsze miejsce, pozostawiając inne porty daleko poza sobą, to ostatnia statystyka wskazuje, że Brema "dopędza" obecnie Hamburg.

Ze względu na groźną konkurencję Rotterdamu, Hamburg i Brema uzgodniły swoją politykę taryf kolejowych. Antwerpia i Rotterdam zabierają już 32,7% wolumenu niemieckiego handlu zagranicznego.

Odbudowa Hamburga.-(BIM) W wykonaniu tzw. małego planu odbudowy Hamburga, który przewiduje przywrócenie zdolności przeładunkowej portu w 70% już w r.1950, wydatkowano w ciągu ub.r. 11 mil.marek. W chwili zakończenia wojny tylko 13% nabrzeży, 40% powierzchni magazynów, 28% urządzeń przeładunkowych było nie uszkodzonych i zdatnych do pracy. Współpraca władz alianckich i niemieckich czynników gospodarczych wspólnie zainteresowanych w uruchomieniu portu dała duże rezultaty. W ostatnim okresie r.1946 zdolność przeładunkowa portu osiągnęła już 40 - 42 tys.ton dziennie, a ruch statków osiągnął ok. 17% poziomu przedwojennego. Fuzja stref brytyjskiej i amerykańskiej

przywróciła portowi jego naturalne zaplecze z całych środkowych i południowych Niemiec. Tranzyt z Czechosłowacji przyczynia się do powiększenia wolumenu przeładunków.

Porty niemieckie konkurencją dla Belgii i Holandii.-(BIM) W rezultacie licznych skarg zainteresowanych czynników gospodarczych Belgii i Holandii na "dziwną" politykę władz okupacyjnych strefy brytyjskiej i amerykańskiej, kierującą zamorski handel obu stref przez porty niemieckie zamiast - jakby należało ze względów gospodarczych i geograficznych - przez porty belgijskie i holenderskie, w Brukseli przeprowadzono rozmowy między delegatami obu zainteresowanych rządów, mające na celu podjęcie wspólnej akcji dla uzyskania zmiany tej polityki. Jednocześnie prowadzone są przez przedstawicieli dyplomatycznych negocjacje w Waszyngtonie, gdyż zagadnienie to przedstawia zasadniczy problem ekonomiczny dla obu krajów.

Port w Marsylii.-(BIM) Port Marsylii, prawie zupełnie zniszczony w 1944r. przez wycofujących się Niemców, może już obecnie poszczycić się cyfrą przeładunku większą niż przed wojną. mianowicie w r. 1946 - 8.090.904 ton, gdy w r.1938 - 6.306.171 ton.

Również globalna cyfra ruchu pasażerskiego przewyższa przedwojenny. Rok 1946 - 1.160.400 pasażerów, 1938r. - 846.438. Wzrost ten jest wynikiem zawijania do portu jednostek większych, o większych możliwościach ładunkowych w stosunku do lat przedwojennych. Budowa takich jednostek jest obecnie charakterystyczną tendencją w żegludze.

Ilość statków, które zawinęły do portu w r.1946: 5.100 jednostek - 20.110.280 NRT, jest nieproporcjonalnie niska w porównaniu z cyframi za rok 1938: 13.958 jednostek - 29.305.149 NRT, gdy weźmiemy pod uwagę wzrost przeładunku.

Pierwsze miejsce w ruchu statków zajmuje bandera norweska, następnie amerykańska i angielska. Przed wojną większa część handlu zamorskiego Marsylii obsługiwana była przez banderę angielską.

Plan stałego zatrudnienia marynarzy angielskich.-(BIM) Angielska Krajowa Rada Morska zatwierdziła plan stałego zatrudnienia w marynarce handlowej, który ma wejść w życie z dniem 31 marca 1947r. Układ ten zapewnia marynarzom stałość zatrudnienia i pewną ciągłość kariery, stwarzając jednocześnie kadry wykwalifikowanych pracowników. Panuje powszechna opinia, że jest to umowa o największym znaczeniu z dotychczas zatwierdzonych w przemyśle żeglugowym. Wprowadza ona odnawiane co dwa lata, kontrakty zatrudnienia dla kapitanów, oficerów i marynarzy odnośnie pracy na lądzie i na statkach. Zabezpieczono również wypłacanie specjalnej stawki na wypadek chwilowego bezrobocia, jak również w okresie praktyk uczniowskich, czy choroby.

Co dalej z C.M.S.?.-(BIM) Doroczne posiedzenia największych związków angielskich ubezpieczeń morskich "Institute of London Underwriters" i "Liverpool Underwriters Association" zaktualizowało nie rozwiązany dotychczas problem stawek C.M.S.

Stworzony w Anglii w czasie wojny "Combined Marine Surchwarges" (C.M.S.) miał za zadanie dodatkowe ubezpieczenie ładunku od ryzyka wojny (miny, gorsze opakowanie, transport starymi statkami, często tzw. "pływającym złomem") i miał być "nadbudówką" właściwej stawki ubezpieczeniowej, lecz w rezultacie przewyższał ją kilkakrotnie, a jednocześnie wpłynął na jej zredukowanie. Wysokość C.M.S. zależała przede wszystkim od kierunku transportu.

Z chwilą ukończenia wojny stosowanie C.M.S. winno było być właściwie zaniechane. System ten jednak tak zawładnął rynkiem, że dziś obie strony zainteresowane, kupiec i asekurator, domagają się zostawienia go (przynajmniej na razie!) w mocy. We wrześniu 1946r. na

konferencji w Zurychu, Międzynarodowy Związek Ubezpieczeń Morskich przy udziale przedstawicieli 13 państw postanowił przedłużenie C.M.S. Opinia obu związków angielskich jest dziś zgodna z tą decyzją.

Działanie C.M.S. odniosło sukces w skali światowej, Zniesienie tej "dodatkowej" stawki w chwili obecnej pozostawiłoby tylko stawkę zasadniczą, nieproporcjonalnie niską, bo zredukowaną przez C.M.S. W takiej sytuacji powstałyby dwie (obie groźne) ewentualności: dowolne wyznaczanie stawek przez towarzystwa asekuracyjne lub pozostanie przy dawnej stawce.

Ubezpieczenia morskie w Holandii.-(BIM) Przed wojną stosunki na holenderskim rynku ubezpieczeń morskich układały się w ten sposób, że między Rotterdamem i Amsterdamem istniała ostra rywalizacja, wykorzystywana zresztą przez zagranicę.

Podczas okupacji niemieckiej istniał tylko jeden oddział centralny towarzystwa "Vakgroup Transportverzekering". Obecnie organizacja ta zastąpiona jest przez utworzony wspólnie przez Rotterdam i Amsterdam Związek Ubezpieczeń Morskich, grupujący zarówno przedstawicieli ubezpieczeniowców holenderskich jak i zagranicznych, działających na terenie obu portów. Znaczenie tego rodzaju instytucji jest bardzo duże; jest ona upoważniona do ustalania taryfy stawek ubezpieczeniowych (przyjęcie następuje większością 3/4 głosów), obowiązującej następnie w stosunku do wszystkich członków. Celem Związku jest ujednolicenie holenderskiego rynku ubezpieczeń. Jednocześnie zaś fakt równouprawnienia towarzystw zagranicznych z holenderskimi świadczy o milczącym uznaniu tezy, że dziedzina ubezpieczeń morskich należy raczej do zagadnień międzynarodowych niż wewnętrznopaństwowych.

E 40062